

# FLASH 103



## GAZETTE DE LA BASE AÉRIENNE RENÉ MOUCHOTTE

### La Commémoration des 100.000 heures

Les 100 000 heures sur avions d'arme de la 12<sup>e</sup> Escadre ont été fêtées à Cambrai le 22 janvier.

En fin de matinée, malgré la neige tombée en abondance la nuit précédente se posaient un Mystère IV de l'Ecole de Base de Tours piloté par le Lieutenant Liedet, bientôt suivi par un Ouragan de Chateaudun piloté par le Capitaine Juillot lui aussi ancien de la 12; ainsi furent réunis sur la Base les 3 types d'appareils sur lesquels les 100 000 heures avaient été effectuées et pour faire bonne mesure la 2<sup>e</sup>me Escadre de Dijon nous prêta un Mirage pour que, à ces avions symbolisant le passé et le présent soit adjoint celui qui pour nous symbolise l'avenir.

A midi trente, le Général Ezanno, commandant la Défense Aérienne arrivait sur la base, se faisait présenter les anciens Commandants de Base et d'Escadre qui avaient tenu à être des nôtres ce jour là ainsi que la cinquantaine d'anciens pilotes, qui en dépit des intempéries avaient tenu à se rassembler à Cambrai au sein de leur vieille escadre.

Au tour de nos hôtes un repas de corps réunissait au mess sous-officiers la totalité des officiers et une grande partie des sous-officiers de la base. C'était d'ailleurs la première fois qu'était utilisée la nouvelle salle de réception créée par la réunion des trois salles de l'aile Nord. Pour la réaliser l'équipe INFRA de la base avait remplacé 2 murs maître par 2 voutes elliptiques en béton d'ues au calcul d'un éminent mathématicien et ce fût une satisfaction générale de constater que ses calculs étaient justes et que le toit ne tombait pas sur la tête des participants.

Après que l'historique de la base et de l'escadre eurent été rappelés, le Général Ezanno tint à associer le souvenir du Commandant Mouchotte à cette commémoration, nous assurant que nous étions bien dans la ligne et dans l'esprit de notre patron

L'après-midi eût lieu la présentation aérienne au cours de laquelle le Capitaine Beaumont se paya le luxe de faire un passage en B2 sur le taxiway à une altitude égale ou même plus basse à celle qu'il aurait eu s'il avait été au sol train sorti et c'est bien parce que cette journée n'était pas comme les autres qu'il n'alla pas directement au trou en descendant d'avion. On attendait beaucoup de

l'Ouragan dans les mains expertes de Juillot, il fut plus qu'honorable puisqu'il se paya un passage à 82 de mach en survitesse, les ailes enveloppées dans des vapeurs de condensation, le manche "dans le béton" comme c'est l'habitude quand cette machine vole à sa vitesse maximum. Après cela, les anciens prirent le chemin des escadrons et burent moult pots en racontant aux jeunes de vieux souvenirs qui ne figurent pas tous dans les journaux de marche.

Le soir après d'autres pots bus en ville chez les uns et chez les autres, nos hôtes se retrouvèrent au mess officiers autour des Généraux Ezanno et Bouvarre au bal le plus fastueux et le mieux réussi qu'on ait connu à Cambrai depuis la création de la Base.

Une extraordinaire décoration à base de lumières noires et de peintures fluorescentes avait été montée par le Sous-Lieutenant Bonnie et une équipe groupant pilotes et mécaniciens, service INFRA, S.T.B. oeuvrant en commun pendant plusieurs semaines. Outre la soucoupe volante, la fontaine lumineuse, le diplodocus, des bougeoirs en métal travaillé que n'aurait pas désavoué une galerie d'avant-garde parisienne obtinrent un succès mérité et c'est très tard dans la nuit, ou si l'on préfère pas tellement tôt le matin que s'acheva cette journée qui marquera dans l'histoire de la base.



Les anciens Commandants de la B.A. 103 et de la 12<sup>e</sup> Escadre entourant le Général Ezanno commandant la Défense Aérienne.

Maintenant que les lampions sont éteints, que cette manifestation appartient au passé, que reste-t-il de cette célébration des 100 000 heures? Et bien elle aura été pour nous la preuve éclatante de l'attachement des anciens à leur escadre d'origine. Des pilotes et des mécaniciens qui avaient quitté Cambrai depuis plusieurs années, certains même depuis près de 10 ans ont entrepris un long et pénible voyage que les conditions météorologiques du mois de janvier dans le Nord avaient rendu difficile et plein de danger. Certains même sont venus de Colomb-Béchar, d'autres de Bordeaux avec leur voiture personnelle dans la neige et le verglas, faisant 800 kilomètres en un jour et autant le lendemain pour

passer une journée avec nous. Et finalement, c'est bien là qu'a résidé le plus grand des nombreux succès de cette journée, dans cette venue massive des anciens qui a constitué la plus belle concrétisation de l'esprit de corps qui nous unit.

Qui, dans sa jeunesse, n'a goûté le charme des soldats de plomb ? Lorsque j'étais enfant, le soldat de plomb constituait l'unité monétaire de nos commerces d'écoliers. Deux fantassins pour un cavalier, mais aussi un soldat de plomb pour vingt billes, ou deux soldats pour un livre illustré. Aujourd'hui, avec la disparition des méthodes de guerre classiques, avec le désintéressement quasi général pour la chose militaire, avec l'intrusion de l'actualité quotidienne et de la publicité dans les foyers, avec le vide permanent des esprits que permettent les moyens modernes de diffusion, les enfants ne jouent plus guère avec des soldats de plomb - qui, d'ailleurs, sont maintenant en matière plastique - et préfèrent brandir des morceaux de bois baptisés mitraillettes ou se prendre pour Thierry la Fronde.

C'est dommage, car la collection de petits soldats était une excellente école de patience, de soin, d'ordre, de méthode. Et puisque les enfants s'en désintéressent, ce sont les adultes qui se passionnent maintenant pour les soldats, en plomb ou en matière moulée.

On chiffre en effet à plus de cent mille dans le monde les collectionneurs sérieux de soldats en miniature. Ces collectionneurs avertis et passionnés se recrutent dans toutes les professions, dans tous les milieux, du vendeur au médecin, du facteur au juge d'instruction ; l'objet de leur passion ne s'appelle plus des soldats de plomb, mais des figurines (cela fait plus sérieux !), et dans chaque pays ils se groupent en associations, éditent des journaux et des bulletins, procèdent à des échanges de renseignements et de figurines, souvent d'un pays à l'autre.

### UN PEU D'HISTOIRE

L'origine des petits soldats se perd dans la nuit des temps : on en a retrouvé dans les tombeaux égyptiens de la XI<sup>e</sup> dynastie, faits de bois peint, d'une admirable finesse, et qui sont exposés au Musée du Caire. Le British Museum possède un cavalier en bronze de la Grèce antique, de 35 cm de haut, et une petite figurine plate, en étain, représentant un soldat romain, du III<sup>e</sup> siècle après J.C. On a trouvé en Carinthie des petits cavaliers assez grossiers que l'on estime dater d'environ 1.000 avant J.C.

Avec les temps modernes, la fabrication des figurines se normalise et s'industrialise ; la plus ancienne firme spécialisée du monde est une firme française, la Maison Mignot, qui produit les soldats de plomb depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle, et doit posséder aujourd'hui plus de 150.000 moules différents.

### QUE COLLECTIONNE-T-ON ?

Certains amateurs se consacrent à la recherche des figurines anciennes ; d'autres se contentent de figurines modernes, qui sont d'ordinaire mieux faites et se trouvent facilement, mais n'ont pas le caractère "d'antiquité" des premières. Enfin, et surtout, beaucoup de collectionneurs font eux-mêmes leurs figurines, soit entièrement originales soit à partir d'éléments achetés dans le commerce, et c'est certainement sous cette forme que la passion est la plus virulente, mais aussi la plus riche de satisfaction, car elle joint la joie de la création au plaisir de la collection.

Il existe deux types de figurines : la figurine plate, généralement en étain, mais qui peut aussi bien se faire en carton ou en fer blanc, et qui finement peinte, permet la réalisation de très beaux ensembles, lesquels placés dans un décor, s'appellent des dioramas ; et la figurine en trois dimensions, ou figurine "ronde-bosse", qui se réalise à la dimension standard universelle de 55 mm environ, c'est à dire à l'échelle 1/31 ou 1/32, ou à la dimension de 40 mm, soit à l'échelle 1/43.

Je ne traiterai ici que de la figurine ronde-bosse, car j'estime que c'est celle qui procure le maximum de satisfaction, et j'emprunterai l'essentiel de mes conseils à l'un de nos meilleurs spécialistes, Monsieur GIRBAL.

### COMMENT DEVENIR COLLECTIONNEUR

La première condition est d'avoir le goût de la collection, et d'aimer les choses bien faites ; la seconde est d'être méticuleux et patient, comme doit l'être tout collectionneur ; la troisième est de savoir comment se procurer les sujets de la collection que l'on entreprend.

Pour constituer une collection de figurines anciennes, il faut disposer de temps et d'argent, courir les ventes, se créer des relations parmi les antiquaires, et surtout avoir de la chance. Toutes ces conditions ne sont pas faciles à réunir. Mais on éprouve autant de joie à constituer une collection de figurines modernes :

Là, deux solutions : la solution simple consiste à acheter des figurines peintes ou à peindre chez les marchands spécialisés, qui sont nombreux ; la solution audacieuse et infiniment plus personnelle est de créer soi-même ses figurines.

### COMMENT FABRIQUER SES FIGURINES

Grosso modo, trois possibilités s'offrent à l'amatour, selon sa dextérité, sa patience, et ce qu'il veut obtenir :

- 1°/ On peut acheter des figurines de série, et les modifier en coupant et recollant les membres ou la tête, et en refaisant la peinture qui laisse souvent à désirer sur les figurines de grande série ;
- 2°/ On trouve, chez quelques fournisseurs spécialisés, des figurines en pièces détachées (tête, corps, bras, équipement, etc...) qu'il faut coller ou souder selon qu'il s'agit de matière plastique ou de plomb ; en ce qui concerne les figurines en matière plastique, le travail est absolument comparable à celui qu'exige la réalisation d'une maquette d'avion ou de bateau peints avec goût et précision, ces "Kits" constituent de très belles figurines ; le montage des figurines en plomb est un peu plus délicat, et demande une certaine habitude de la soudure à l'étain, à moins que l'on utilise une soudure à froid qui permet aussi de bons résultats mais exige un temps de séchage très long.

# Prise de Commandement au 2/12



Le vendredi 12 Février en présence du colonel BRET et des commandants d'Unités, le Commandant FORGET passait officiellement le commandement de l'escadron 2/12 au Capitaine MARGELIN, auparavant commandant en second.

Le Commandant FORGET s'en va, après 18 mois d'activité comme chef de l'Escadron CORNOUAILLES, totalisant un nombre d'heures de vol impressionnant : 3600 H dont 2400H sur avion à réaction. Il est appelé à de nouvelles fonctions au centre de Contrôle de DOULLENS.

Le Nouveau Chef du 2/12, le Capitaine MARGELIN, est un pilote confirmé ; il fut en particulier pilote de F100 au sein du C.A.T.A.C.

La Rédaction de "FLASH 103" adresse ses vœux d'réussite au Commandant FORGET pour ses nouvelles fonctions à DOULLENS, ainsi qu'au Capitaine MARGELIN à l'Escadron 2/12 Cornouailles.

3°/ On peut enfin créer des figurines originales et uniques en "habillant" avec de la feuille de plomb laminée des corps "nus" que l'on obtient soit en fabriquant des moules en plâtre de Paris dans lesquels on coule le plomb, soit en "déshabillant" à la lime et à la scie à métaux des vieux soldats de plomb. Il est certain que cette solution est la plus difficile, mais c'est celle qui donne le maximum de satisfaction.

Il est évident que le débutant aura avantage à réaliser d'abord des figurines en matière plastique vendues en pièces détachées. La joie qu'il aura à voir naître entre ses mains ces petits personnages d'allure très réaliste lui donnera l'envie de rechercher la difficulté et de s'attaquer au travail personnel du plomb.

On fait aujourd'hui des pièces détachées en acétate de cellulose ou en polystyrène qui permettent de réaliser des figurines qui n'ont rien à envier au plomb quant à la finesse et la précision, et leur prix de revient les met à portée de tous.

## LA DOCUMENTATION

Un dernier problème à résoudre est celui de la documentation : où trouver les renseignements concernant les uniformes que l'on veut réaliser ? Il n'y a malheureusement

pas de règles générales ; il faut courir les bibliothèques, les musées, les bouquinistes, se constituer petit à petit sa documentation personnelle. Il faut aussi avoir recours aux "anciens" du métier qui ont toujours plaisir à conseiller les nouveaux venus, et avec lesquels on peut entrer en contact au sein de la "Société des Collectionneurs de Figurines Historiques". Enfin certains fabricants joignent à leurs "Kits" de pièces détachées des notices descriptives très bien faites.

SCFSC

Si vous vous sentez attiré par ce "hobby", si vous ne savez trop comment employer vos heures de loisirs, essayez ! ces réalisations demandent peu d'argent, peu de place, un outillage très léger et peu onéreux.

N'hésitez pas à m'interroger : envoyez-moi un mot au P.C. Base, je vous fixerai un rendez-vous et vous dirai comment démarrer votre collection.

Et si vous êtes d'un naturel passionné, vous aurez là matière à occuper tous vos week-ends jusqu'à la fin de vos jours !

Lieutenant DUPERRON

## CRÉDIT LYONNAIS

La 1<sup>re</sup> Banque Française de Dépôts  
à votre service

Son Agence de CAMBRAI

3, rue de la Herse - Tél. 81.35.06

**vous attend**

Toutes opérations de Banque, de Bourse, de Placements  
de capitaux, de prêts personnels.

## L'ARMÉE DE L'AIR CRUELLEMENT EPROUVÉE

En quelques jours, trois de nos camarades de la Base de Creil ont trouvé la mort en service aérien commandé : le Capitaine Guedes et le Sergent Quignon, de l'Escadron 1/30, sur "Vautour", et le Capitaine Melquiand, commandant en second de l'Escadron 2/10, sur "Super-Mystère" B2.

C'est avec émotion que "Flash 103" s'associe au deuil qui frappe les familles des disparus et le commandement et le personnel de la Base 110.

# PRISE D'ARMES

- Présentation du CI 65/1 au Drapeau
- Le Commandant GRÉGOIRE, Officier de la Légion d'Honneur

Le 11 Février 1965, en présence du Colonel BRET commandant la BA 103, eut lieu une prise d'armes, au cours de laquelle les 220 jeunes recrues du CIM 65/1 furent présentés au Drapeau de la 12<sup>e</sup> Brigade de Chasse.

Pour clôturer cette cérémonie les deux compagnies du C.I.M. sous les ordres du Capitaine GODIN, secondé par le sous-lieutenant SCHALK et le sous-lieutenant ROUDAUT défilèrent devant les personnalités.



Le Colonel Bret passa les troupes en revue, puis s'adressant aux jeunes soldats, il leur enseigna le sens de cette présentation. Le Colonel Bret rappela le respect que l'on devait au drapeau de la 12<sup>e</sup> escadre de chasse, en se souvenant que, depuis sa création 25 pilotes et 5 mécaniciens sont morts pour la France.

Puis le Colonel Bret, au nom du Président de la République, remit au Commandant Grégoire les insignes d'officier de la Légion d'Honneur.

## Le Commandant GRÉGOIRE Officier de la Légion d'Honneur



Le Commandant Jean Grégoire, issu d'une vieille famille douaisienne, est né le 11 mai 1908 à Mirecourt dans les Vosges. A 19 ans, il s'engage dans l'Armée de l'Air.

Le Commandant Grégoire a servi plus de 16 années hors de la métropole d'abord à Madagascar, puis en 1935 en Algérie. En 1945 il fait partie de l'armée d'occupation en Allemagne. Plus récemment il effectuait un séjour de huit années au Maroc.

Après avoir commandé le C.A.T.A. 851 de Nancy, il est affecté en 1962 à la Base aérienne de Cambrai en qualité d'officier supérieur adjoint.

Chevalier de la Légion d'Honneur depuis 1951, le Commandant Grégoire est en outre titulaire de la Croix d'Officier de l'Etoile d'Anjouan, de la Médaille Coloniale et de la Médaille Commémorative des Opérations de Sécurité et de Maintien de l'Ordre au Maroc.

Flash 103 adresse ses respectueuses félicitations au Commandant Grégoire pour sa promotion dans l'ordre de la Légion d'Honneur.

Comme vos Camarades, faites confiance au

### CLUB FRANÇAIS D'ACHAT

Sur simple demande de votre part, il vous sera adressé tarifs et documentations sur : **Photo - Cinéma - Radio Transistors - Télévision - Réfrigérateurs - Machines à laver - Cuisinières - etc...** - Possibilités de crédit

Quelques exemples de nos prix :

|                                              | Détail TLC | CFA |
|----------------------------------------------|------------|-----|
| Océanic T 111 avec Housse                    | Fr. 297    | 197 |
| Ferguson 3121 2 G + MF<br>avec Housse        | Fr. 435    | 255 |
| Normende Automatic<br>3 G + MF - avec Housse | Fr. 733    | 535 |
| Sunbeam X 555                                | Fr. 185    | 137 |
| Star 109 N Complet 4 P 2 V                   | Fr. 850    | 680 |
| Star 109 Complet 4 P 2 V                     | Fr. 950    | 610 |
| Philips EL 3300<br>+ Housse cuir 2 P I V     | Fr. 495    | 365 |
| Philips EL 3586 2 P I V                      | Fr. 530    | 415 |

Pour renseignements écrivez à : **CLUB FRANÇAIS D'ACHAT**  
Avenue d'Athis Mons - MORANGIS (S.-O.) - Tél. 928.93.26  
C. C. P. 78.35.09 Paris

*un personnage utile et méconnu :*

# ➡ L' OFFICIER CONSEIL

Un animal curieux, et dont on connaît peu l'activité tend à se multiplier avec une vitesse surprenante. Personne ne voit très bien à quoi il peut-être utile si ce n'est à grever un peu plus le budget de ses employeurs. Il a été baptisé du nom barbare de psychologue mais s'appelle en fait, orienteur, conseiller, guideur, sélectionneur ou psychotechnicien.

L'Armée elle-même, bastion suprême de l'orthodoxie, s'est elle-même éprise de cette mode et a créé des centres de Sélection et des Officiers-Conseil.

Qu'est-ce donc qu'un Officier Conseil ? C'est un Officier, par définition, qui est chargé dans une unité de renseigner les militaires sur toutes les questions concernant leur profession civile. Il oriente ceux qui n'ont pas de métier, conseille sur la formation ou la promotion désirée et même sur le reclassement ou la réorientation. Ce n'est pas en général, un psychologue, mais s'il ne s'avise pas de manier le Testing - instrument utile mais explosif par excellence, il est en mesure de répondre à vos questions ou de vous indiquer tel ou tel organisme susceptible de le faire.

## IL Y A UN OFFICIER-CONSEIL SUR LA B.A. 103.

Un Bureau de PROMOTION-SOCIALE existe et s'il a quelque peu l'esprit voyageur et déménageur, il n'en est pas moins à même de vous aider qu'il que vous soyez.

Si le psychologue envahit tout, si l'Armée éprouve la nécessité de conseiller, la raison en incombe aux besoins de la FRANCE en main-d'oeuvre qualifiée, à un rétrécissement de l'échelle professionnelle, à l'automatisation, à l'exode rural et à bon nombre de facteurs sociaux économiques. Seules 2 catégories subsisteront dans l'industrie : les manoeuvres et les Techniciens. Dans laquelle serez vous ?

Profitez donc de ces seize mois d'Armée, de ces heures perdues, le soir ou au cours du week-end. Améliorez votre situation, apprenez un métier, préparez dès maintenant votre retour à la vie civile.

Tout est possible en matière de promotion; vous avez à votre disposition :

- Les cours du soir
- Les cours sur la Base
- Des cours par correspondance gratuits
- Des stages rémunérés.

L'Officier conseil ou son adjoint vous renseigneront de leur mieux et vous aideront au maximum.

Avant de fulminer contre la lenteur, l'incompétence et l'incompréhension des services publics, sachez voir ce qu'ils vous offrent et tant que vous êtes sous la coupe de l'Administration profitez en le plus possible.

L'industrie sélectionne ses candidats à l'embauche ou à la maîtrise avec leur aide. L'éducation nationale oriente, classe, conseille les écoliers et collégiens par ses centres d'Orientation. Les administrations font passer leurs employés éventuels devant des psychotechniciens. Tout récemment le Ministère du Travail a lui aussi créé des organismes chargés de conseiller les adultes sur leur orientation, leurs promotions et leur reclassement.

Intéressez-vous donc à vous-même, examinez ce que vous avez et venez demander ce que vous pouvez avoir.

Une adresse à noter, donc.

BUREAU DE PROMOTION SOCIALE

T2

Tél. 412.

POUR VOS ACHATS DE RIDEAUX  
CRETONNE - TISSUS D'AMEUBLEMENT  
COUVERTURES - COUVRE-LITS ET RÉFECTION  
A DES PRIX INCROYABLES

**VOYEZ**

**CAUDRY-RIDEAUX**

la vraie Maison de Caudry

**Maison G. GOSSET**

105, rue A. Briand - **CAUDRY** R.G. Cambrai 57 A 353

*Magasins :*

1, rue A. Briand - **GAUDRY** (face au Jardin)

3, rue de Nice - **CAMBRAI** (près du Poste de Police)

**REMISE 5 %** au Personnel de l'Armée de l'Air



# René MOUCHOTTE

"IL VOULAIT SIMPLEMENT NE PLUS VIVRE A GENOUX"

Un jeune homme, un adolescent presque, assez grand, mince, brun, empreint de l'idéal d'un Guynemer ; rêve d'être pilote. René Mouchotte s'engage ; son temps accompli, son rêve est réalisé : il sait piloter.

1939. La guerre. Il est rappelé. Mais c'est une déception pour lui. Il est maintenu à l'arrière, alors qu'il réclamait son départ au combat : il est nommé moniteur. Ce n'est cependant pas du temps perdu "Mes élèves m'ont appris à piloter" écrit-il.

Mai 1940. Avec les divisions d'entraînement MOUCHOTTE est dirigé vers l'ALGERIE. Là il apprend par la radio la capitulation française. René MOUCHOTTE n'accepte pas ce qu'il considère comme une lâcheté. Si son pays le rejette comme combattant, il combattra sans lui, en Angleterre.

Le 29 juin, tout est prêt, aux yeux de ses chefs il devient déserteur, cela le ferait rire si les circonstances n'étaient pas si tragiques. Il part avec une poignée de camarades et il réussit malgré le sabotage criminel du pas de l'hélice de son "Goéland". Il gagne Gibraltar où il apprend l'appel du Général de Gaulle. De là, il passe en ANGLETERRE, qui l'accueille en héros. Et c'est un long entraînement sur avions anglais, enfin il pilote un avion de chasse le Hurricane. Il est d'abord affecté en Irlande, puis en Ecosse et enfin c'est LONDRES où il fait partie du fameux "Churchill Squadron".

C'est l'époque où LONDRES est bombardé toutes les nuits. Les missions se succèdent aux missions. Et ce sont ses premiers combats, mais les Messerschmitts au pouvoir ascensionnel plus élevé sont des proies difficiles pour les Hurricanes.

Des Mosquitos arrivent à l'Escadrille pour effectuer des missions en rase-mottes au-dessus de la FRANCE. Il se porte volontaire mais l'Etat-Major interdit ces missions aux pilotes étrangers. René MOUCHOTTE ronge son frein en accomplissant des missions sans gloire. Sans gloire mais non pas sans dangers, des camarades disparaissent sous le feu des "Bandits".

Son escadrille amoindrie par de lourdes pertes, part pour Valley en Pays de Galles avec pour mission d'accompagner des convois en mer. D'autres camarades disparaissent victimes de pannes ou de sabotages ? Parmi eux tombe, Charles GUERIN un des camarades de la première minute, un frère d'armes parti d'Oran avec lui.

En Juin 1941, il est nommé chef d'escadrille avec le grade de Lieutenant, quatre mois seulement après avoir

été nommé sous-lieutenant. En août il abat son premier avion Allemand : Un Junker 88. C'est une grande fête à l'Escadrille.

Le Squadron est envoyé à Manston face à BOULOGNE en Septembre 1941. De nouveaux Hurricanes équipés de 12 mitrailleurs ou 4 canons leurs sont envoyés. Le travail est ingrat : Attaquer tous les bateaux ennemis signalés entre l'Escaut et la Normandie. Et ce sont des missions dures, meurtrières qu'accomplit MOUCHOTTE et trois camarades français qui sont affectés à sa demande à son flight

Mais un grand projet se réalise : le 10 novembre 1941 le 1er groupe de chasse des Forces Aériennes Françaises libres : le groupe "Ile de France" est constitué. Il faut de longs mois pour fondre en un groupe homogène des éléments des armées de mer et de l'air. Quand la formation du groupe est terminée, le capitaine de Scitivaux prend le Commandement laissant au Capitaine MOUCHOTTE celui du "Flight A". Ce groupe s'installe à Tangmere aux portes de Portsmouth. Equipés de nouveaux Spitfires, l'escadrille prend son baptême du feu, le 10 Avril 1962 au milieu de 240 chasseurs Britanniques, les Français sont là. Malheureusement le Capitaine de Scitivaux, leur chef ne reviendra pas de la bataille acharnée au-dessus de la FRANCE.

MOUCHOTTE prend bientôt la suite de DUPERIER comme Chef d'Escadrille. Mais en Août 1942 le ministre de l'Air Anglais l'enlève aux Forces Aériennes Françaises pour reformer le Squadron 65. Ceci se passe juste après la dure Bataille de DIEPPE où 100 avions allemands sont abattus contre 95 des nôtres.

MOUCHOTTE devenu commandant, et avant reçu la Distinguished Flying cross, entraîne son Squadron à DREM en Ecosse et bientôt sur porte-avions.

MOUCHOTTE ne goûtera pas les fruits de son travail le 9 Janvier 1943 les Forces Françaises libres le rappellent pour former le 2<sup>e</sup> groupe Français de chasse : le groupe Alsace avec ses deux escadrilles STRASBOURG et MULHOUSE.

Il entraîne son groupe à TURNHOUSE, s'appliquant à chercher une tactique permettant une très grande mobilité "Alsace" part au combat à Biggin Hill près de LONDRES, avec de nouvelles méthodes de combat qui font sa renommée et celle de son chef. Le 17 mai 43 MOUCHOTTE abat le millième avion détruit par les Squadrons de Biggin Hill. Il est félicité, les lettres pleuvent. Mais les missions continuent vers la FRANCE et la BELGIQUE. MOUCHOTTE en fait plus que sa part.

De plus en plus fréquemment MOUCHOTTE dirige les groupes de Biggin Hill au combat. On songe à lui pour une nouvelle promotion. Mais depuis deux ans qu'il est au combat MOUCHOTTE n'a jamais pris de repos. Il refuse de s'arrêter, et la fatigue l'écrase. Il prend trois jours de repos partiel. A la fin de ces trois jours il écrit :

"Je suis toujours aussi éreinté. Demain, je repars..."

Le lendemain 27 Aout 1943 MOUCHOTTE partait pour un ultime combat au dessus de la Manche. Il disparaissait en mer.

René MOUCHOTTE fut l'un des meilleurs aviateurs de ce Combat commencé le 18 juin 1940 et qui devait se terminer cinq ans plus tard à BERLIN. Ce combat pour la liberté, comme il l'avait écrit dans ses carnets :

"Si le destin ne m'accorde qu'une courte carrière de combattant, je remercierai le ciel d'avoir pu donner ma vie pour la libération de la FRANCE, en luttant jusqu'au bout, préférant la mort en plein ciel à vie humiliante".

A.G.

## UN CRASH

DE CHEF !

Le 14 Décembre 1964 une patrouille de trois Super Mystère B2, MARENGO VERT, va décoller, pour une mission d'interception. Le numéro deux de la patrouille, le Commandant DELLAC qui vient d'arriver depuis peu à CAMBRAINE se doute pas qu'il va vivre quelques minutes très pénibles. Le "SMB" est encore pour lui un avion peu familier. Justement il effectue son premier décollage en patrouille serrée sur cet appareil. Absorbé par cet exercice, il s'aperçoit soudain, au cours de la rentrée du train d'atterrissage, qu'il perd du terrain sur l'avion du leader. Un rapide regard, dans la cabine lui révèle une situation des plus périlleuses : l'arrêt du réacteur au décollage. Devant son compte-tours qui "dévisse" VERT 2 garde tout son sang froid. Un coup d'oeil aux instruments : la vitesse est de 200 noeuds l'altimètre indique 300 pieds. Pas question de s'éjecter dans ces conditions, l'avion est beaucoup trop bas. Sans perdre un instant le Commandant DELLAC tente les dernières manœuvres de secours, sans succès d'ailleurs, et annonce rapidement ses ennuis. Sur la fréquence tout le monde s'inquiète, mais déjà la radio a laissé tomber le pilote en difficulté. Il se retrouve tout seul, heureusement l'expérience acquise au cours de nombreuses heures de vol est là pour compenser. Il ne reste plus que le "crash". Devant l'avion il y a le canal du Nord qui peut être sauté sans encombre. Plus loin, un beau champ fraîchement labouré, bien plat, semble le terrain idéal. Mais une ligne électrique haute tension le traverse juste à l'entrée. L'avion est maintenant très près du sol ; pas question de passer au dessus. Et puis ce n'est pas tous les jours que l'on peut faire du "rase-mottes" sous les lignes haute-tension "Profitons-en doit penser VERT 2". Tout se passe bien l'avion se pose "sur des oeufs" dans le champ et s'arrête après cinq cent mètres de course. Il ne faut pas longtemps au Commandant DELLAC pour quitter cet avion plein de pétole que le moindre court-circuit risque de faire exploser. Les secours sont déjà partis de la base et arrivent peu après sur les lieux guidés par les deux autres appareils de la patrouille.

Le pilote est sauvé, il faut maintenant récupérer l'avion qui ne semble pas trop endommagé.



aux commandes d'un SM B2

LE COMMANDANT DELLAC SE POSE SUR LE VENTRE

Les avis sont partagés certains veulent le ramener tout entier au bout de la grue, d'autres le démonter sur place. Cette idée prévaut finalement, mais il faut d'abord sortir l'appareil du champ. Dès le lendemain les équipes du GERMAS et du GERMAC prennent l'opération à leur compte. Tous les moyens de levage et de remorquage sont envoyés sur place. Hélas la brume qui s'est mise à tomber, transforme le terrain en un vaste borbier. Quelques heures plus tard la plupart des véhicules, dont la grue sur qui étaient fondés



Et maintenant un peu de ramping...

tous les espoirs, sont enlisés irrémédiablement. Plus question d'avion pour l'instant. Il faut d'abord dégager les véhicules. On fait appel à un énorme char qui parvient à retirer la grue. Mais il ne peut sortir l'avion ; finalement la grue levant l'avion, le char tirant la grue on arrive à se sortir de ce mauvais pas. Une plateforme est sommairement aménagée avec de la paille et des grilles. Là, toute la nuit, les équipes du GERMAS commencent le démontage de l'avion dans des conditions épouvantables. La bruine qui ne cesse de tomber se transforme en verglas et les treillis des mécaniciens sont raides comme des cuirasses. Toute la journée suivante les équipes se relayent dans le froid et la boue et enfin vers 23 heures, tout est démonté, chargé sur des remorques, prêt à rentrer. La partie n'est cependant pas encore gagnée. En effet la route s'effondre sous le convoi et l'un des tracteurs verse dans un fossé. Il faut trois GMC pour le tirer de sa fâcheuse posture. Après bien d'autres péripéties, sur une route dangereusement verglassée, à la lueur de lampes électriques, l'un des tracteurs étant sans éclairage, le convoi parvient enfin à la base vers 3 heures du matin.



La procession démarre ...

## Le 1/12 à Istres

Au cours du mois de janvier l'escadron 1/12 est allé en détachement sur la base d'ISTRES. Il s'agit là d'un déplacement traditionnel en hiver, mis à profit pour l'entraînement des jeunes pilotes. En effet chaque année, fuyant les brouillards et les conditions météorologiques défavorables de la région du Nord, l'escadron va chercher là-bas un climat plus clément. Le soleil était donc de la partie et le beau temps permit un entraînement intensif en interceptions et en navigations basse altitude dans le Massif Central et dans les Alpes. Quel plaisir de pouvoir rentrer au terrain à vue sans faire de GCA. Il y eut des discussions épiques sur tel petit village des Cévennes pour savoir si c'était bien Fouillis les Oies, ou si le petit pont attaqué du fond de cette vallée était bien l'objectif. Il y eut des combats sanglants dans le ciel de PROVENCE.

Au cours du détachement l'exercice LA FAYETTE, opposant les forces de Défense Aérienne Françaises à la 6<sup>e</sup> flotte permit d'effectuer des missions très intéressantes entre les avions américains. Certains pilotes eurent même la chance d'aller à bord du porte-avions SARATOGA.

Quand il fallut enfin penser à regagner CAMBRAI, le brouillard y était solidement installé, et ce n'est que six jours plus tard qu'une éclaircie permit enfin le retour.

## 30 MINUTES DE TONNEAUX

**S**i la cadence est inconnue le record reste tout de même à battre. Qui d'entre nous n'est au courant de la mésaventure arrivée par un "bel après midi au sergent-chef Bridonneau du 2/12.

Deux avions décollent pour une interception, mission journalière. Montée, contact avec le radar, interception, combat, là les choses se compliquent. Après une série de figures, le pilote veut remettre son avion en vol horizontal, celui-ci s'y refuse obstinément.

Une fois à l'envers, une fois à l'endroit, ce n'est plus l'homme qui est maître de sa machine, mais la machine qui dispose de l'homme.

Après quelques essais infructueux de prise de terrain, le S/C BRIDONNEAU se présente pour l'atterrissage en configuration, turbine coupée, sage précaution car le réacteur s'éteint sur la rampe d'approche.

"J'ai du évidemment traverser quelques nuages nous avoua-t-il par la suite, mais ça ne posait pas de problèmes : sur le dos il suffisait de pousser, et de tirer en vol horizontal. Le tout était de savoir à quel moment je passais sur le dos".

Un vol de routine. Mais c'est tout de même "bien joué" Sergent-Chef BRIDONNEAU.

## "On a eu chaud" sur la piste

Lundi 8 février vers 10h, deux "super mystère" reviennent de mission. Aussitôt les mécanos s'affairent sur les appareils, un camion citerne commence le remplissage du "SMB2". Ces appareils se préparent à repartir.

Soudain des flammes apparaissent à l'arrière de la citerne. Le contrôleur prévient la sécurité incendie par un coup de klaxon. Un véhicule rapide d'extinction sort du garage et contacte la tour de contrôle pour recevoir des instructions. Le chauffeur du camion citerne fait preuve de beaucoup de sang-froid, éloigne son véhicule en feu pour éviter une explosion sur le parking. La citerne contient en effet 6 000 litres de kérosène. Le début d'incendie est rapidement maîtrisé par le chef de piste et un mécano. Comme dit le chauffeur de la citerne : "on a eu chaud".

# Parachutisme

## PARA-SKI

Le 16 janvier, quelques parachutistes chevronnés de la SMPS qui n'avaient pas encore réussi à se "casser" se sont embarqués pour les Alpes, histoire de voir si on pouvait faire à la fois du parachutisme et du ski et revenir en bon état.

Le stage organisé par le Para-Club de Savoie se déroule à la Plagne et comprend forfaitairement la pension, les cours de ski, les remontées mécaniques et deux sauts sur neige.

Au bout d'une semaine de mauvais temps (pour le para) mais d'entraînement intense en S.S.V. (ski sans visibilité) Une première équipe descend à Chambéry par car et nous revient l'après-midi en Dragon d'où nous réceptionnons ses membres enfoncés dans la neige jusqu'à la ceinture.

Deux jours plus tard, c'est enfin la vraie séance avec tout le folklore.

Un véhicule à chenilles amène à l'Altiport les équipements des débutants (à ski) tout le monde empreinte le remonte-pente dont les employés voient avec étonnement se présenter au départ du "tire fesse" des skieurs en combinaison, casqués et équipés de leurs parachutes.

Le remonte-pente est lâché à mi-course et l'Altiport rejoint à ski dans la profonde.

Skier avec 15 kg sur le dos n'est déjà pas très commode, mais se relever ... c'est une autre histoire et il faut souvent "haler" le camarade dont les skis veulent rester à la surface tandis que le buste alourdi de 15 kgs de parachutes s'enfonce obstinément avec les bâtons et les bras dans la neige vierge.

Enfin après quelques "bûches" et 100 m. en escalier, nous surgissons sur l'Altiport. Il s'agit d'une surface légèrement damée par le tracteur à chenilles trainant quelques rouleaux en bois.

Et voilà alignés les moniteurs et monitrices de ski prêts pour le premier saut. Une fameuse occasion que nous avons eu là de les ramener à la maison pendant les leçons de ski en les menaçant de terribles séances de roulés boulés.

Enfin, en fin d'après-midi, le pilote suisse que nous attendons avec impatience depuis 13 heures se présente.... Curieuse impression que de voir disparaître cet appareil en contrebas de la piste, puis réapparaître en haut de la cote comme un char franchissant une butte, moteur emballé.

Le lendemain, enfin, nous pouvons effectuer, le premier saut en commandé sur neige.

Après les péripéties habituelles pour rejoindre l'Altiport, nous pouvons enfin prendre place à bord. Point fixe plein gaz et brutalement, l'avion glisse sur ses skis et prend de la vitesse en descente pour se rétablir 100m. en contrebas (contrôlé à l'altimètre) et c'est la merveilleuse chute, trop courte, au-dessus des pistes et la station.

La chenille nous a ramenés nos skis sur la DZ et, après un pliage sommaire, nous chaussons les skis, réendosons notre équipement et nous regagnons du mieux possible la station à 200 m. en contrebas.

Ce stage s'est déroulé dans une ambiance très sympathique dans une entente parfaite avec le personnel de l'école de ski et nous espérons bien être plus nombreux. L'an prochain où les "anciens" pourront attaquer témérairement étoiles, flèches et chamois.

Avis aux amateurs.

Guillotte.

## PARA : Bilan, Projets...

L'année 1965 commence bien puisqu'en février, 8 CAPP viennent déjà d'être passés et que le 20, quatre soldats effectueraient leur premier saut et rentreraient dimanche soit avec cinq et six sauts chacun.

Mars verra se dérouler les championnats régionaux air nous pourrions aligner autant, sinon plus, de compétiteurs que tout le reste de la région Aérienne si le temps nous laisse faire quelques progrès d'ici-là.

En avril, la section devrait fournir à peu près la moitié de l'équipe régionale pour les championnats de l'armée de l'Air que nous organisons à Bondues du 26 avril au 1er mai.

L'activité de la Section a progressé régulièrement en 1964 pour doubler sensiblement celle de 63 : soit un peu plus de mille sauts dont environ six cents en commandé.

La section compte en moyenne trente inscrits et dans le courant de l'année, cinquante sept parachutistes ont effectué au moins un saut. Une trentaine de parachutistes ont passé leur CAPP et effectué leur premier saut.

Dans un numéro de BODA FLASH de 1964, le sgt BLANCHOUZ avait raconté sa "prise en main" à la section et la séance qui aurait dû marquer son premier saut si la météo l'avait permis. Dans le prochain numéro, j'essaierai de vous communiquer les impressions toutes fraîches d'un premier saut.

Enfin, une décision prise unilatéralement l'an dernier par l'Aéro Club de France et qui nous avait privé de la compétition civile en nous assimilant à des professionnels semble être sur le point d'être reportée. Ce serait là une excellente chose, et nous devrions pouvoir former une solide équipe dans le courant de l'année.

# SPORTS

## CROSS-COUNTRY

En sport, la saison d'hiver est celle du cross. Sur 6kms les différentes unités se sont affrontées à l'intérieur de la base. L'équipe des Moyens Opérationnels s'est classée première, suivie de celle des Moyens Techniques, puis de celle des Moyens Généraux et Administratifs.

Le 17 Décembre, l'équipe de la base participait au championnat de Cross Country de la 2° Région Aérienne. Elle s'est classée 9° sur 22 équipes. On a remarqué en particulier le 2° Cl. LENNE classé 12°, le C/C POISSONNIER classé 32°, et le Sgt DUVAL classé 34° sur un total de 219 concurrents.



## FOOTBALL

L'équipe de Football de la Base a préparé activement la coupe de la 2° R.A. qui débute fin février, par des matches amicaux.

Le 28 janvier elle gagnait contre la caserne MORTIER par 5 à 0. Et le 3 Février elle se faisait battre par la B.D.A. 922 de DOULLENS par 5 à 3.

Souhaitons à notre équipe d'obtenir de bons résultats dans la coupe de la 2° R.A.



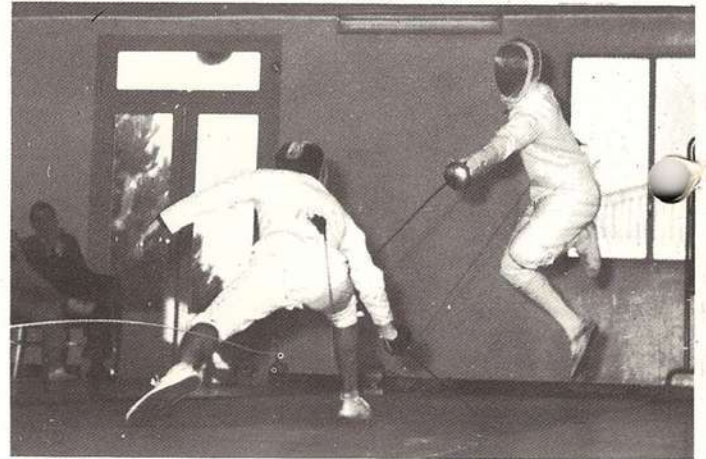
## TIR

Le 10 Février nos meilleurs tireurs disputaient un championnat inter-unités de tir. Les Moyens Opérationnels emportaient ce championnat suivis des Moyens Techniques, et des Moyens Généraux et Administratifs.

Au classement individuel on notait les performances suivantes :

| Tir au fusil ! points !       | Tir au pistolet ! points !     |
|-------------------------------|--------------------------------|
| 1°- Aspt LOCHERON ! 158/300 ! | 1°- Adj. DECALONNE ! 212/300 ! |
| 2°- 2° Cl. BREBEL ! 148/300 ! | 2°- 2° Cl. SELOSSE ! 189/300 ! |
| 3°- Adj. HERPIN ! 145/300 !   | 3°- S/Lt MAFFRE ! 181/300 !    |

## ESCRIME



Du 23 au 26 février 1965, les épreuves du championnat d'escrime de la 2° Région aérienne se sont déroulées à la base aérienne 103.

Les compétitions mirent aux prises des représentants de nombreuses bases, principalement de la région parisienne. La B.A. 117 de Paris se tailla la part du lion dans le palmarès, puisqu'elle remporta les premières places dans toutes les épreuves.

Vendredi en fin de matinée, le commandant Couteaux, commandant par intérim la B.A. 103, remit les récompenses aux vainqueurs.

Concurrents classés premiers à l'issue des finales :

|                                 |                                                                                           |                       |
|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Fleuret amateurs :              | Sergent-Chef Laurent                                                                      | BA 117 Paris          |
| Fleuret maitres d'armes :       | Sergent Bon                                                                               | BE 705 Tours          |
| Fleuret féminin :               | SPMFAA Grillet                                                                            | BA 117 Paris          |
| Epee amateurs :                 | Sergent-Chef Laurent                                                                      | BA 117 Paris          |
| Epee maitres d'armes :          | Adjudant Genin                                                                            | BA 117 Paris          |
| Sabre amateurs :                | 2° Classe Crépin                                                                          | BA 117 Paris          |
| Sabre maitres d'armes :         | Adjudant Genin                                                                            | BA 117 Paris          |
| Challenge Pré-steff :           | Equipe BA 117 - Paris -<br>Commandant Thomas<br>Sergent-Chef Laurent<br>Sergent Schippers |                       |
| Meilleurs tireurs aux 3 armes : | Amateur : A.C. Darques                                                                    | BA 117                |
|                                 | Maitres d'armes :                                                                         | Adjudant Genin BA 117 |

# Peinture au Foyer du Soldat



Paul HAIK, qui est employé à la Météo, a exposé au Foyer du Soldat quelques toiles qui sont venues jeter un rayon de soleil dans les vitrines d'expositions.

HAIK aborde à la fois le paysage et le portrait, mais il est évident qu'il devrait faire porter ses efforts sur le premier genre, dans lequel il paraît davantage maître de ses moyens d'expression, alors que son portrait de "fillette à l'oiseau" manque du caractère qui ne viendra qu'avec l'expérience.

Le paysage tourmenté et tumultueux répond mieux à son tempérament que le paysage paisible, dont il ne sait pas encore traduire les nuances délicates.

Si HAIK n'est pas encore maître de ses formes, il montre cependant une certaine maîtrise dans le maniement des volumes de couleur.

Beaucoup à faire encore pour parvenir à une bonne peinture, mais un début honnête.

J.F.D.

## Le Père Noël à la Base

Le Père Noël est passé sur la Base 103, tombant du ciel au bout d'un parachute pour la plus grande joie des 344 enfants présents. Un gros effort avait été fait en faveur des enfants du personnel de la Base : 344 jouets ont été distribués sur place, 114 ont été distribués par la suite. Plus de 2500 francs ont été engagés dans cette opération pour l'achat de jouets et de fournitures diverses, et en outre de nombreux jouets ont été confectionnés par le GERMAC.

- LIBRAIRIE
- PAPETERIE
- STYLOS

**RIEZ FRÈRES**

22, Mail Saint-Martin  
C A M B R A I  
Téléphone : 81.33.77

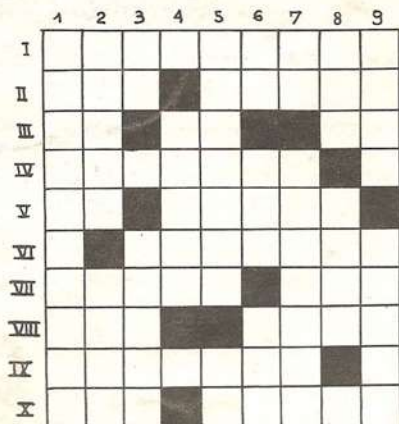


Le Père Noël a emprunté les traits du Lieutenant Guillotte

# mots-croisés

Allez voir...

chez les grecs



ETABLISSEMENTS

## FRANCIS RIBEAUCOURT

Rectification Moteurs Automobiles

► TOUTES MARQUES ◀

Fourniture toutes Pièces moteurs

80, Rue de la Paix

**CAUDRY (Nord)**

— Téléphone 392 —

### HORIZONTALEMENT

- I.- Son eau limitait les plaidoiries sur l'agora d'Athènes.
- II.- Fils d'Apollon et de Créuse - Affirmation dubitative.
- III.- Ennemi des Grecs de théâtre (initiales). Personne Sur une rose.
- IV.- Fantassin grec.
- V.- Il a remplacé la drachme à partir de 146 av. J.C Une dernière en Péloponnèse.
- VI.- 2 drachmes d'argent à Nysa, 4 à Athènes.
- VII.- Ce Gaulois vivait à Autun cent ans après l'arrivée des Romains en Grèce,- Caprice en désordre.
- VIII.- On l'était à Sparte. Recherché par l'épicurien.
- IX.- Qualifiait l'archonte qui donnait son nom à l'année athénienne.
- X.- Possessif. Une de ses ancêtres a peut-être sauvé Rome.

### VERTICALEMENT

- 1.- Aèdes instrumentistes.
- 2.- Personnifiait chez Platon la source des idées Priam le fut par Epéios.
- 3.- Personnel. La jambe du cheval de Troie n'en souffrait pas.
- 4.- Victime de servitude bachique.
- 5.- Régnait sur Athènes 2 mille ans après Péricles. Moitié d'émigrette.
- 6.- Mesure de capacité chinoise. Vieux crâne. Patrocle l'était du roi des Myrmidons.
- 7.- Affirmation slave. Ces modernes imitatrices d'une nymphe écoutée n'en ont pas la sagesse.
- 8.- Divinités compagnes des Jeux. Fils de Zeus et d'Héra.
- 9.- Son fils fut en Colchide chercher femme et toison Il était de ce couple qui fit éclore les civilisations mycénienne, crétoise et grecque.

## Notez que...

La bibliothèque des officiers est ouverte les lundi, mercredi, vendredi de 12h30 à 14h.

La bibliothèque des sous-officiers est ouverte tous les jours sauf le samedi de 12h30 à 14h.

La bibliothèque troupe est ouverte les lundi et vendredi de 17h30 à 19h.

L'Assistante sociale reçoit les mardi, mercredi, jeudi et vendredi de 8h30 à 11 h.

Le club de parachutisme tient une permanence les lundi et jeudi de 18h à 19h Bâtiment B2 (Sport)

La messe est célébrée tous les dimanches à la chapelle à 10 h30.

"L'art d'être tantôt très audacieux et tantôt très prudent est l'art de réussir" Napoléon

"La chose difficile, nous la faisons immédiatement, l'impossible prend un peu plus de temps".

(Devise de l'Armée de l'Air des Etats-Unis).